

In der „Ferkeltaxe“ nach Beeskow gebummelt

Unterwegs mit der Kleinbahn

waren MICHAEL-PETER JACHMANN (Text) und BETTINA WINKLER (Fotos)

Vom Fürstenwalder Kleinbahnhof sprechen noch viele. Von der Kleinbahn Fürstenwalde - Beeskow selbst kaum einer. Sie fristet ein fast unbeachtetes Dasein im Schatten der großen Fernverbindung Berlin - Frankfurt (Oder). Schon gab es Gerüchte, die Kleinbahn solle eingestellt werden.

Kein Gerücht dagegen ist, daß in Berlin und Umgebung moderne Dieseltriebzüge der Bundesbahn die roten, überalterten LTV-Wagen, wie sie auch auf der Kleinbahn verkehren, ablösen sollen. Diese neuen für den Nahverkehr entwickelten Züge gibt es seit 1987.

Ob allerdings die Kleinbahn so bedeutend ist, daß ein neuer Zug auch auf dieser Strecke eingesetzt wird, kann man bezweifeln. Denn allzu stiefmütterlich behandelt, traut man ihr kaum eine große Zukunft zu.

Das „Spree-Journal“ wollte dennoch einmal diese Reiseverbindung testen, und so begaben wir uns vor einigen Tagen auf Tour.

Sechsmal am Tage verkehrt der im Volksmund Ferkeltaxe genannte Dieseltriebwagen zwischen den beiden Kreisstädten. Wer damit von Bad Saarow morgens zur Arbeit nach Fürstenwalde will, muß sehr früh aufstehen, denn der erste Zug fährt aus Beeskow kommend schon 5.35 Uhr ab. Der nächste erst wieder 10.00 Uhr. Für Berufsverkehrende ist das ganze also nichts. Wir entschieden uns für die Tour 10.37 Uhr.

Der Start 10.37 Uhr verzögerte sich, weil der Führer des Triebwagens Andreas Petriga auf den Anschluß 10.34 Uhr aus Frankfurt (Oder) wartete, der sich etwas verspätete.

Andreas Petriga, der von Beruf Triebfahrzeugführer ist, fährt nicht



Routiniert und sicher steuert der Fürstenwalder Eisenbahner Andreas Petriga den Triebwagen, der Beeskower Peter Zubke fährt als Fahrkartenprüfer mit.

ständig die Ferkeltaxe: „Ich mache Urlaubs- und Krankenvertretung, fahre also Rangierlok, leichte Güterzüge im Zuständigkeitsbereich des Bahnhofs Fürstenwalde und den Triebwagen.“ Der junge Mann arbeitet gern als Springer: „So ist es abwechslungsreicher, man macht nicht jeden Tag das gleiche.“

Indes läßt er den Motor an, der auf den ersten Start hin schon folgsam losblubbert. 160 Liter pro Tag verbraucht der Schienenstürmer, womit er als recht sparsam bezeichnet werden kann. Denn nur dieses eine Fahrzeug verkehrt tages, tagaus auf der Kleinbahn. Zur Reserve steht ein weiterer Triebwagen bereit.

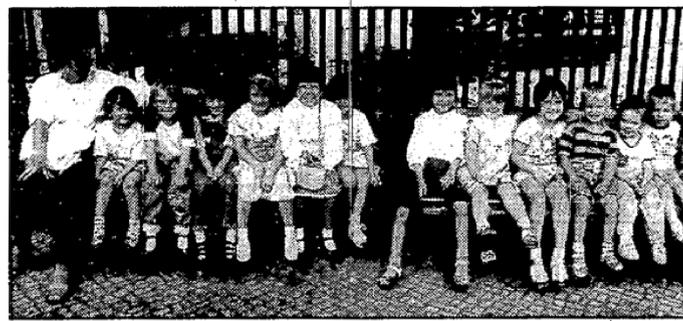
Täglich sind mehr als 400 km zurückzulegen.

Inzwischen rollt der Wagen und biegt schon nach wenigen hundert Metern von der Hauptstrecke ab, die Kleinbahn verfügt von Anfang an über ein separates Gleis, das vom unscheinbaren Extra-Bahnsteig wegführt. Jetzt hat erst mal

Fahrkartenprüfer Peter Zubke alle Hände voll zu tun. Für uns unerwartet ist der Zug nämlich ziemlich voll geworden, fast alle Plätze sind besetzt. Etliche Reisende verraten sich als Urlauber: sie schleppen schwer an ihren Koffern, als sie recht unsicher vor der Abfahrt in Fürstenwalde fragten, ob es denn nach Saarow gehe.

Peter Zubke geht gelassen seiner Fahrkartenkontrolle nach, er ist schon seit 15 Jahren im Fahrdienst, war mal Rangierleiter und Triebfahrzeugführer. Während Andreas Petriga der Fürstenwalder Eisenbahn angehört, fährt Peter Zubke für die DR in Beeskow.

Bis zum ersten Unterwegsbahnhof Fürstenwalde-Süd sind 6 km zu fahren, auf der 33 km langen Strecke schon eine ganze Menge. Eine große Schleife ist zu fahren, um die elektrifizierte Strecke nach Frankfurt zu überqueren, ein ganz schöner Umweg. Dafür geht's durch den Wald, wie auf dem größten Teil der Strecke, solange sie durch den Fürstenwalder Kreis führt. Aus dem Wald heraus überfahren wir die „Rote Brücke“, die die Spree überspannt. Damit ist bereits das einzige Wasserhindernis überwunden, das uns bis Beeskow erwartet. Schon passieren wir das Reifenwerk, Fürstenwalde-Süd ist erreicht. Ein altes und ein neues Bahnhofsgebäude stehen hier friedlich neben-



Diese Kindergartengruppe wollte nach einem Besuch im Tiergarten Fürstenwalde zurück nach Saarow. Die Aufnahme entstand bei unserer Rückkunft.

einander. Danach geht es durch einen beschränkten Bahnübergang. Das ist deshalb so erwähnenswert, weil die allerwenigsten Übergänge bis nach Beeskow beschränkt sind. Aber das wußten wir in diesem Moment noch nicht, als die Schranken den Verkehr auf der Beeskower Chaussee für einen Moment zur Ruhe brachten, während wir in unserer Ferkeltaxe gemütlich hindurchschaukelten. Gemütlich ist etwas relativ zu sehen, weil diese Triebwagen jegliche Unebenheit der Schienen oder des Gleisbettes als Erschütterung auf die Passagiere übertragen. Wer diese Schienenstürmer nicht kennt, wird das eine oder andere Mal das Gefühl haben, als würden gleich die Räder aus den Schienen springen. Aber keine Angst, das ist nur der Schein.

Total verwaist ist nun der Haltepunkt des ehemaligen VTK, der jetzt durchfahren wird und im Kursbuch der DR keine Erwähnung findet. „Arbeiter fahren jetzt kaum noch mit“, erfahren wir von Andreas Petriga. „Hier will keiner mehr her.“ Wieder geht's in den Wald hinein, eine scharfe Linkskurve, die nur mit 30 Kilometer pro Stunde durchfahren werden darf.

Die roten Triebwagen sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 90km/h ausgelegt, doch auf dieser Strecke dürfen sie nicht über die 50 hinaus. Ein Bummelzug im besten Sinne also. Der damit fast eine ganze Stunde für die 33 km benötigt. Andreas Petriga weiß, daß die Fahrzeit ohne weiteres auf 50 Minuten verkürzt werden könnte. Wir diskutieren die Reserven der Strecke. Peter Zubke meint, daß vor allem die Anschlüsse sehr ungünstig sind. Bestes Beispiel: „13.42 Uhr fährt der Personenzug nach Erkner aus Fürstenwalde ab, wir kommen aus Beeskow genau zu dieser Zeit an, die Reisenden erreichen ihn also nicht.“ So werden potentielle Reisende verschreckt.

Inzwischen halten wir in Petersdorf. Eine Hälfte des früheren Bahn-

hofgebäudes dient als Ferienhaus, die andere ist eine bessere Ruine. Schnell ist Bad Saarow erreicht, nur zwei Kilometer trennen beide Bahnhöfe. Vor dem Saarower müssen wir noch kurz halten, die Schranken sind nicht geschlossen. Jetzt senken sie sich, Heike Granewitz dreht die Kurbel herunter. Elektrische Halbschranken sind hier wie überall an der Kleinbahn ein Fremdwort. Seit 13 Jahren macht sie in Saarow Dienst. Der letzte „bemannte“ Bahnhof bis Beeskow.

Nach dem Haltepunkt in Süd geht es noch durch den Wald, an einer so-

wjetischen Kaserne vorbei in den Kreis Beeskow hinein. In Wilmersdorf gibt es den ersten Halt im Nachbarkreis. Klein und sauber zeigt sich der Bahnhof, dessen schlichtes Wartehäuschen im Unterschied zu den anderen Stationen wenigstens erneuert wurde. Pfaffendorf folgt danach, aber hier sieht es ganz schlimm aus: Der frühere Bahnhof bietet ein Bild des Jammers. Leere Fensterhöhlen künden vom allmählichen Verfall. Hier endet der nachmittägliche P 19 983 aus Fürstenwalde und fährt zurück. Kein Mensch weiß, warum. Das ist schon seit Jahren so. Eigentlich wäre es eine günstige Retourverbindung für Leute, die am Vormittag nach Fürstenwalde gefahren

sind und nun wieder nach Beeskow wollen. Auch für Besucher der Saarower Humaine-Klinik aus dem Beeskower Kreis erschwert sich so die Rückfahrt.

Die Landschaft hat nun gewechselt, der Wald ist typischer märkischer Gegend gewichen. Getreide- und Maisfelder, brachliegendes Land werden ununterbrochen von recht großen Baumgruppen. Das hügelige Land bietet dem Romantiker viel. Die Natur macht nicht mal vor den Schienen, vor dem Gleisbett halt. Wo man eigentlich gewöhnt ist, Schotter zu erblicken, ist das Gleis plötzlich in blanken gelben Sand gebettet. Mehr und mehr durchzogen von dem, was man gemeinhin als Unkraut bezeichnet.

Schnell erreichen wir Görzig und schließlich Groß Rietz, fahren immer wieder an Brachland vorbei. Ich muß an die dritte Welt und ihre Hungersteden denken. Hat Europa das Recht auf Brachland?

Nochmals kreuzen wir die Fürstenwalde und Beeskow verbindende Straße, wieder ein unbeschränkter Übergang. Hier hat es schon oft geknallt. Die wenigen verbliebenen Kilometer bis Beeskow verlaufen Straße und Eisenbahn parallel. Dann Beeskow-Nord, auf dem Bahnhofshäuschen stand Neuendorf. Wir erreichen die Bahnverbindung von Grunow über Beeskow nach Königs Wusterhausen, aber die Kleinbahn behält ihr separates Gleis, hat wie in Fürstenwalde den eigenen Bahnsteig. Nach einer knappen Stunde ist das Ziel erreicht, der Magen knurrt, und wir wollen „Zum Eisenbahner“ einkehren, bevor es Viertel vor eins wieder zurückgeht.

So kümmerlich die Kleinbahn dahinvegetiert, so romantisch und naturnah ist sie auch. Für Wanderfreunde eigentlich ideal, um in Saarow, in Wilmersdorf, in Görzig usw. auszustiegen und die schöne Natur zu erkunden. Auch Fahrräder werden transportiert.

Die Zukunft der Kleinbahn ist ungewiß, die nächsten Jahre wird sie noch überleben. Aber wird sie dann das Schicksal der einstigen Oberbruchbahn teilen und eingestellt werden?

Oder kann sie gar im Zuge der Kreisgebietsreform einen zweiten Frühling erleben? Wenn Beeskow und Fürstenwalde einen gemeinsamen Großkreis bilden, sollten die Kommunalvertreter an einem Ausbau dieser Bahnverbindung interessiert sein. Der Straßenverkehr wird sich erheblich verstärken, die Bahn könnte einiges abfangen. Doch dazu wäre es nötig, die Kleinbahn häufiger, mit kürzeren Fahrzeiten und komfortableren Zügen verkehren zu lassen. Jedenfalls sollten Verkehrsinvestitionen nicht nur für den Straßenausbau fließen. Das heißt wieder, das Pferd am verkehrten Ende aufzuzäumen.

Also: Es lebe die Kleinbahn!

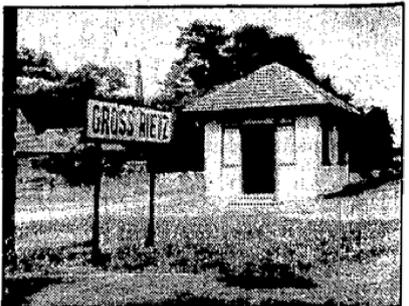


Heike Granewitz muß auch in Saarow die Schranken kurbeln.



Auf dem Foto schaut der Saarower Bahnhof noch gut aus, aber auch diese große Anlage verfällt...

Ein Bahnhof ist keiner mehr von ihnen, sie fristen als Haltepunkte ihr Dasein. So manches ehemalige Bahnhofsgebäude verkommt. Ansichten von Petersdorf, Bad Saarow-Pieskow-Süd, Pfaffendorf, Görzig und Gross Rietz



Die Rote Brücke über die Spree noch in Fürstenwalde. Bis Beeskow (unten) das einzige Wasserhindernis.

